



Geograficando, vol. 15, n° 2, e062, noviembre 2019 - abril 2020. ISSN 2346-898X

Universidad Nacional de La Plata.

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Departamento de Geografía

La iniciativa para infraestructura regional suramericana. Estudio del eje hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del puerto de Santa Fe.

Julían Kan

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Álvaro Álvarez

Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires

Directora: Dra. Ana María Fernández Equiza

Fecha de la defensa: 18 de marzo de 2019

El trabajo de Álvaro Álvarez analiza los cambios en la infraestructura regional y en la reconfiguración territorial en América del Sur en el marco de la IIRSA. Da cuenta de su vinculación con las dinámicas productivas dominantes en el contexto de internacionalización de la economía a partir del estudio de caso del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe en el marco de la hidrovía Paraguay-Paraná y las resistencias territoriales ocasionadas.

A partir de la hipótesis de que los proyectos de integración física en América del Sur son condición indispensable para consolidar modelos extractivos transnacionalizados, y que además responden a una lógica de regionalismo abierto, la tesis contribuye a un abordaje crítico de las iniciativas regionales que tuvieron lugar en la historia reciente de América Latina, principalmente la IIRSA, y pone en tensión los vínculos externos de la región, mediante modelos extractivos y reprimarizadores, con los efectos territoriales y sociales que ocasionaron las obras de infraestructura en el marco de aquella iniciativa.

La tesis presenta una estructura adecuada y muy bien organizada. Contiene un primer capítulo con el marco teórico-metodológico con objetivos, hipótesis; un segundo capítulo con los conceptos fundamentales y un análisis del contexto; un tercero, que analiza la inserción internacional de Sudamérica y la reconfiguración territorial que tuvo lugar con la reprimarización productiva y el extractivismo; un cuarto, que aborda a IIRSA en profundidad; un quinto, que aborda el proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná; un sexto, que se mete con el proyecto del Puerto de Santa Fe, y el séptimo trabaja las resistencias como espacios de re-existencia. Luego están las conclusiones, la bibliografía y un anexo de fotografías sobre el estudio de caso de Santa Fe. Además, en varios capítulos incorpora un uso de mapas y cuadros que se constituyen en un soporte adecuado para la lectura de la tesis.

El marco teórico y conceptual incorpora variados desarrollos y enfoques de la Geografía crítica, la Economía heterodoxa y la Sociología política, entre los que podemos destacar, de un amplio grupo, los aportes de Milton Santos, David Harvey, Porto Goncalves, Immanuel Wallerstein, Eduardo Gudynas, Mónica Arroyo, Raúl Prebisch, Aldo Ferrer, Mabel Manzanal, Maristella Svampa, Razúl Zibechi, Ana Esther Ceceña, Jaime Preciado Coronado. El concepto de *perspectiva* o *análisis multiescalar* de Milton Santos, sin duda, ocupa un lugar central en el argumento en torno a las complejas relaciones entre territorio-ciudades-internacionalización de la economía-globalización-infraestructura-integración-empresas transnacionales.

Uno de los debates a los que contribuye esta tesis es a repensar el lugar de IIRSA en el contexto de la integración latinoamericana de la década de 2000. En el momento de los gobiernos progresistas y sus replanteos de los vínculos regionales –en relación escenario neoliberal dominado por el Consenso de Washington y el “regionalismo abierto” de la década de 1990–, es cuando IIRSA tomó empuje en el marco de la UNASUR. ¿La lógica de la IIRSA, que tan bien trabaja esta tesis, es compatible con un modelo

de integración más autónomo, que introdujo una agenda política, social y soberana? ¿Cómo explicar esta tensión?

Además, esta tesis enseña que la idea de integración puede ponerse a discusión, y en este caso en particular el lugar de las obras de infraestructura como vehículo para aquella, toda vez que la idea de integración implica obras de gran envergadura, en general ligadas a los intereses de los sectores exportadores que se vinculan con otros espacios económicos y mercados del capitalismo global. Interconexión no siempre es integración. Además, son capitales transnacionales los que siempre se benefician de esas grandes obras, mediante concesiones no siempre muy claras de parte de los estados.

Pero también, y en esto la tesis aporta una mirada poco frecuente y necesaria para este tema, Álvarez aborda los efectos de estas obras de infraestructura en el territorio, el espacio y la sociedad, analizando los conflictos territoriales ocasionados por la transformación del espacio geográfico de la Ciudad de Santa Fe ante el proyecto de reconversión portuaria en el marco de la hidrovía. Así, se incorpora una dimensión más sociopolítica, que nos conduce al lugar de los actores sociales implicados, no siempre tenida en cuenta en los análisis de la infraestructura, la integración regional o la inserción económica internacional.

En suma, el análisis de la IIRSA y sus obras de infraestructura –y por ende de la integración regional– mediante perspectivas críticas, debates recientes y actuales sobre el modelo de desarrollo e inserción económica internacional de la región –junto al análisis de las consecuencias sobre el espacio desde un abordaje de los conflictos territoriales ocasionados– constituye un gran aporte para repensar y reflexionar en el futuro cercano problemáticas de gran importancia como la que la tesis desarrolla, mediante un gran trabajo de investigación que permite al lector adentrarse en ellas.